

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

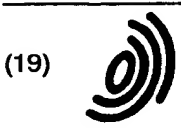
Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

THIS PAGE BLANK (USPTO)



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) EP 0 955 154 A1

(12) **DÉMANDE DE BREVET EUROPEEN**

(43) Date de publication:
10.11.1999 Bulletin 1999/45

(51) Int. Cl.⁶: B29D 30/54, B24B 5/36

(21) Numéro de dépôt: 99108401.3

(22) Date de dépôt: 29.04.1999

(84) Etats contractants désignés:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Etats d'extension désignés:
AL LT LV MK RO SI

(30) Priorité: 05.05.1998 FR 9805993

(71) Demandeur: RECAMIC S.A.
1762 Givisiez (CH)

(72) Inventeurs:
• Andersson, Thomas
43010 Tvaaker (SE)
• Réppel, Emil, Willi
31142 Falkenberg (SE)

(74) Mandataire:
Dequire, Philippe Jean-Marie Denis
Michelin & Cie,
Service SGD/LG/PI-LAD
63040 Clermont Ferrand Cedex 09 (FR)

(54) **Machine de rechapage de pneumatiques**

(57) Machine destinée au rechapage de pneumatiques comprenant un mandrin rotatif (3) sur lequel est monté le pneumatique (12) à traiter et des outils de râpage (18), dans laquelle le mandrin (3) est monté sur un premier chariot (4) guidé dans des rails (5) et mu par un premier moteur (6), les outils de râpage (18) sont portés par un second chariot (13) guidé dans des rails (14) orientés parallèlement à l'axe de rotation dudit mandrin et mu par un second moteur (15), des moyens sont prévus pour positionner avec précision le premier chariot relativement au second chariot et tout déplacement relatif entre l'axe de rotation dudit mandrin et le centre desdits outils de râpage est contenu dans un plan unique passant par l'axe de rotation dudit mandrin.

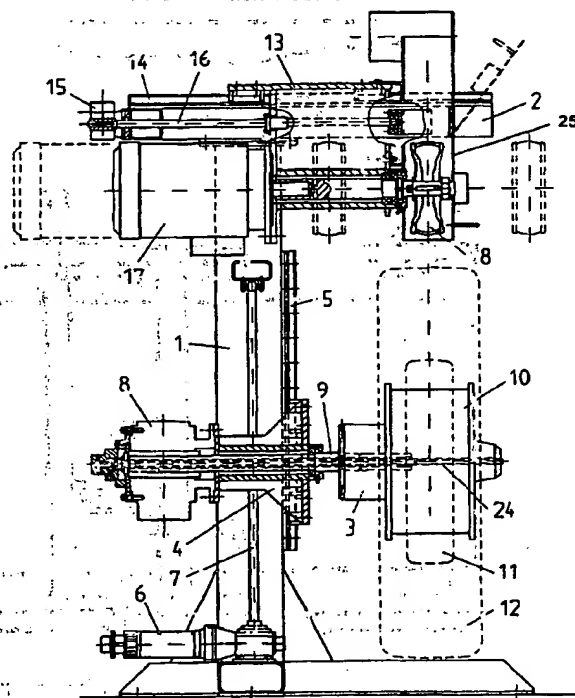


Fig.1

EP 0 955 154 A1

Description

[0001] La présente invention a pour objet une machine destinée au rechapage de pneumatiques. L'invention concerne plus particulièrement une râpeuse ainsi qu'une machine combinée comportant en plus des organes d'application et de rouletage des bandes de roulement.

[0002] On sait que la plupart des pneumatiques peuvent être rechapés, c'est-à-dire qu'il est possible - après l'usure normale de la bande de roulement - de remplacer cette bande, et même certaines nappes de renfort de la ceinture du pneumatique. Ces opérations sont très courantes pour les pneumatiques de poids lourds; elles peuvent s'effectuer dans de véritables usines, ou dans des ateliers plus ou moins importants.

[0003] De nombreuses machines destinées à enlever les restes de la bande de roulement des pneumatiques usées, opération de ((déchapage)) ont été proposées. Parmi celles-ci beaucoup utilisent une râpe pour effectuer ce déchapage. Une telle râpe est constituée par une série de lames comportant sur l'extérieur des dents agressives et disposées côte à côte. Une telle machine est divulguée dans le brevet US 4 116 255. Ces machines comportent souvent des réglages complexes pour permettre d'obtenir toute la diversité des profils de râpage nécessaires.

[0004] On a aussi imaginé des machines plus ou moins complexes permettant de réduire les différentes opérations de déchapage ou râpage et de rechapage, sans recourir à des réglages ou à des entretiens trop fréquents. Par exemple, les brevets US 4 036 677 et FR 2 271 037, basés sur une priorité italienne du 14 mai 1974, décrivent une machine ((à tout faire)) comprenant un mandrin rotatif sur lequel est monté le pneumatique à déchaper-rechaper, des outils de râpage de la carcasse, un expanseur radial coaxial avec le mandrin, qui amène la nouvelle bande de roulement sous forme d'un anneau autour de la carcasse, et des organes de rouletage pour faire adhérer la nouvelle bande sur la carcasse.

[0005] Le pneumatique traité reste sur le même mandrin pendant le râpage et l'habillage, c'est-à-dire l'application de la nouvelle bande de roulement, mais sans aucune interaction des différentes parties de la machine, ce qui entraîne une redondance des unités motrices, et la nécessité de repérer plusieurs fois les positions respectives de la carcasse et de la bande de roulement du pneumatique au cours des opérations successives.

[0006] La nouvelle bande de roulement peut aussi être coupée à la longueur voulue et posée en continu sur la carcasse puis aboutée, c'est-à-dire que ses deux extrémités une fois jointives sont soudées; une machine de ce type est décrite dans le brevet EP 0 704 296, mais cette machine n'effectue que l'application sur le pneumatique de la nouvelle bande de roulement, opération appelée ((l'habillage)).

[0007] Suivant l'invention, une machine destinée au rechapage de pneumatiques comprend un mandrin rotatif sur lequel est monté le pneumatique à traiter et des outils de râpage. Cette machine est caractérisée en ce que le mandrin est monté sur un premier chariot guidé dans des rails et mu par un premier moteur, en ce que les outils de râpage sont portés par un second chariot guidé dans des rails orientés parallèlement à l'axe de rotation dudit mandrin et mu par un second moteur, en ce que des moyens sont prévus pour positionner avec précision le premier chariot relativement au second chariot et en ce que tout déplacement relatif entre l'axe de rotation dudit mandrin et le centre desdits outils de râpage est contenu dans un plan unique passant par l'axe de rotation dudit mandrin.

[0008] Une telle machine permet, par la combinaison de deux mouvements simples de translation d'obtenir les profils de râpage de la surface du sommet d'un pneumatique. Le fait que tout déplacement relatif entre l'axe de rotation du mandrin et le centre des outils de râpage est contenu dans un plan unique passant par l'axe de rotation du mandrin a l'avantage de simplifier remarquablement l'interprétation de chaque déplacement puisque tout rapprochement, par exemple de cinq millimètres va correspondre à une diminution du rayon du pneumatique strictement aussi égal à cinq millimètres. On peut ainsi relier directement tout déplacement relatif à une épaisseur de gomme retirée.

[0009] Selon un mode de réalisation préférentiel, le premier chariot est guidé dans des rails verticaux et le second chariot est guidé dans des rails horizontaux. Préférentiellement aussi, les outils de râpage sont disposés au-dessus du pneumatique. Cette disposition permet un gain de place au sol remarquable.

[0010] Selon une caractéristique complémentaire, la machine selon l'invention comporte des moyens pour inverser le sens de rotation des outils de râpage. Elle peut aussi comporter des moyens complémentaires pour paramétrer le nombre de pneumatiques traités au-delà duquel le sens de rotation des outils de râpage est inversé.

[0011] Cette caractéristique a l'avantage d'optimiser l'usure des outils de râpage et de simplifier l'utilisation de la machine. En effet, il est bien connu que les lames d'une râpe s'usent de façon irrégulière en fonctionnement. En conséquence, sur les machines connues, après avoir déchapé un nombre de pneumatiques donné, de l'ordre de 15 à 20, on démonte usuellement les lames de la râpe, on les tourne de 180° et on les remonte. Cette opération est particulièrement fastidieuse. La machine selon l'invention permet d'effectuer cela par une simple inversion du sens de rotation de la râpe, tous les trois à dix pneumatiques traités par exemple et de façon automatique.

[0012] Dans le cas où la machine selon l'invention ne doit traiter que des pneumatiques rechapés au moyen de bandes de roulement plates, l'axe de rotation de la râpe peut être parallèle à l'axe de rotation du mandrin.

Dans ce cas, il est avantageux d'effectuer automatiquement une inversion du sens de rotation de la machine en même temps que l'on inverse le sens de rotation de la râpe. Bien entendu, les sens de rotation du pneumatique et de la râpe sont identiques pour assurer une vitesse tangentielle dans la zone de contact maximale.

[0013] Lorsque cette machine doit aussi déchaper des pneumatiques devant recevoir des bandes comportant des ailes effilées, usuellement appelées « bandes à bavettes », ces ailes devant recouvrir les épaules et le haut des flancs des pneumatiques, il est avantageux d'avoir le sens de rotation de la râpe perpendiculaire à l'axe de rotation du mandrin.

[0014] Cette disposition a l'avantage de permettre de traiter toutes les parties du sommet et des épaules des pneumatiques par simple combinaison des deux mouvements vertical du mandrin et horizontal des outils de râpage de façon très simple. Dans ce cas, il n'est pas nécessaire d'inverser le sens de rotation du mandrin du pneumatique lorsque l'on inverse le sens de rotation des outils de râpage.

[0015] L'invention a aussi pour objet une machine similaire comportant en plus des organes d'application d'une bande de roulement et des organes de rouletage de ladite bande de roulement après son application. De préférence, ces organes d'application et ces organes de rouletage sont portés par le second chariot et sont les mêmes.

[0016] Cette machine permet ainsi d'associer tous les organes nécessaires au déchapage et à l'habillage d'un pneumatique usé avec un très faible encombrement au sol. L'utilisation du même chariot pour déplacer les outils de râpage ainsi que les organes d'application et de rouletage de la nouvelle bande de roulement permet aussi d'utiliser les mêmes repérages pour toutes les opérations du rechapage, il n'est pas nécessaire d'utiliser de moyens de mesure complémentaires.

[0017] De préférence, la machine comprend aussi des moyens pour découpler la position des organes d'application et de rouletage du mouvement dudit second chariot. Cela permet, notamment, de disposer les outils de râpage axialement à l'écart du pneumatique pendant les opérations d'habillage. Cela est très important pour garantir qu'il n'y aura pas de pollution de la surface du pneumatique, par exemple lors des opérations usuelles de gommage, de mise en place de la gomme de liaison ou l'application de la nouvelle bande de roulement. Une telle pollution par des particules qui se détacheraient des lames de la râpe serait inacceptable.

[0018] L'invention a encore pour objet une machine destinée au rechapage de pneumatiques comprenant un mandrin rotatif sur lequel est monté le pneumatique à traiter, des organes d'application d'une bande de roulement et des organes de rouletage de ladite bande de roulement après son application, caractérisée en ce que le mandrin est monté sur un premier chariot guidé dans des rails verticaux et mu par un premier moteur, en ce que les organes d'application d'une bande de rou-

lement et les organes de rouletage de ladite bande de roulement après son application sont portés par un second chariot guidé dans des rails horizontaux orientés parallèlement à l'axe de rotation dudit mandrin et mu par un second moteur et en ce que des moyens sont prévus pour positionner avec précision le premier chariot relativement au second chariot.

[0019] On va décrire en détail un exemple de réalisation de l'invention, donné à titre non limitatif, en se référant au dessin annexé, sur lequel:

la figure 1 est une vue en coupe verticale d'une machine de déchapage-rechapage conforme à l'invention;

la figure 2 est une vue en coupe verticale de côté de la même machine;

la figure 3 est une vue en coupe à plus grande échelle des organes d'application et de rouletage de la nouvelle bande de roulement; et

la figure 4 est une vue similaire à la figure 1 d'une variante de réalisation.

[0020] Les figures 1 à 3 présentent une machine de déchapage-rechapage selon l'invention. Cette machine comporte à la fois des outils de râpage et des organes d'application et de rouletage d'une nouvelle bande de roulement. Une telle machine est destinée à de petits ateliers pour lesquels la combinaison des opérations de râpage et d'habillage sur le même poste de travail entraîne un gain de place et de temps. En revanche, pour des ateliers plus importants, il est avantageux d'avoir deux machines, une première avec des outils de râpage et une seconde avec des organes d'application et rouletage d'une nouvelle bande de roulement. Dans ce deuxième cas, ces deux machines peuvent avoir des bâtis et des organes de commande identiques, tels que décrits dans ce qui suit.

[0021] Comme on le voit sur la figure 1, la machine de déchapage-rechapage comprend un bâti rigide vertical 1 et une potence horizontale 2. Conformément à l'invention, un mandrin 3 est monté sur un chariot 4 guidé dans des rails verticaux 5 et mu par un moteur pas à pas 6 et une vis sans fin 7. Le chariot 4 porte un moteur 8 monté sur le même arbre 9 que le mandrin 3 pour pouvoir l'entraîner en rotation.

[0022] On voit sur le dessin que le mandrin 3 comporte une jante extensible 10 permettant le montage de pneumatiques 11 ou 12 (en traits pointillés) de dimensions très différentes, allant du tourisme aux poids lourds.

[0023] A la partie supérieure de la machine, sur la potence 2, est monté un second chariot 13 guidé dans des rails horizontaux 14 et mu par un moteur pas à pas 15 et une vis sans fin 16. Le chariot 13 porte un moteur 17 pour actionner les outils 18 de râpage.

[0024] A la figure 1, les outils de râpage 18 sont disposés au-dessus du pneumatique à traiter. On voit aussi, en trait pointillé, les positions extrêmes que peu-

vent prendre le moteur 17 et les outils 18 grâce au chariot 13. L'amplitude du mouvement du chariot permet, lorsque la phase de déchapage ou râpage du pneumatique est achevée, d'escamoter les outils de râpage 18 et ainsi d'éviter toute pollution de la surface traitée du pneumatique pendant les phases suivantes du rechapage.

[0025] Sur la figure 2, on retrouve le bâti 1 et la potence 2, le mandrin 10 et le pneumatique 12, ainsi que le chariot 13 et les outils de râpage 18. Il est à noter que le capot 25 de protection des outils de râpage 18 est symétrique ce qui permet d'aspirer les particules et poussières dues au râpage quel que soit le sens de rotation des outils 18. Le chariot 13 porte également les organes d'habillage et de rouletage 19 représentés en deux positions 19 et 19'. Ces organes sont constitués de deux rouleaux coniques 20 et 21 (figure 3) montés sur deux axes concourants formant un angle d'environ 10°, et poussés par un vérin 22 porté par un bloc 23 solidaire du chariot 13. L'angle de 10° correspond simplement au fait qu'avec la géométrie des rouleaux choisis, la surface de contact avec le pneumatique est plane. Le bloc 23 peut être découplé du mouvement du chariot, par exemple lors de la phase de déchapage ou râpage du pneumatique. La pression d'application du vérin 22 peut être modifiée par l'opérateur de la machine en fonction de l'allongement de la bande de roulement nécessaire pour qu'elle recouvre toute la circonférence du pneumatique à rechapier avec une correcte répartition de son poids.

[0026] Le profil exact suivant lequel doit être déchapé le pneumatique est introduit dans la machine par une commande numérique électronique (non représentée) qui positionne avec précision les outils et le pneumatique suivant les directions horizontale et verticale grâce aux moteurs pas à pas 15 et 6.

[0027] Le fonctionnement de la machine lors du râpage est le suivant. Après avoir introduit dans la commande de la machine le profil de râpage correspondant au type de pneumatique à rechapier et les organes d'application et de rouletage 19 à 23 étant découplés du mouvement du chariot 13 :

- on détermine l'épaisseur résiduelle de gomme au niveau du sommet du pneumatique 12, par exemple en forant un petit trou avec une meche plate, ce qui n'abîme pas les nappes sommet et on met en mémoire l'épaisseur de gomme à retirer;
- on monte un pneumatique 12 sur la jante expansible 10, puis on le griffe par une arrivée d'air comprimé axiale 24, on le met en rotation par le mandrin 3 et le moteur 8;
- on positionne les outils de râpage 18 dans le plan médian du pneumatique et on les met en rotation;
- on approche l'ensemble pneumatique 12 et mandrin 3 des outils de râpage 18 jusqu'au contact;
- on met en mémoire la distance entre les outils de râpage 18 et l'axe de rotation du mandrin qui cor-

respond au diamètre initial du pneumatique lors du contact; cette référence sera utilisée pendant toutes les opérations du rechapage;

on rapproche, en une ou plusieurs fois, le pneumatique des outils de râpage pour enlever cette épaisseur de gomme et on coordonne les mouvements complémentaires horizontaux du chariot 13 et verticaux du pneumatique 12 pour obtenir le profil de râpage du pneumatique choisi;

- on arrête et on écarte le pneumatique des outils de râpage;
- on le démonte et on met en place un autre pneumatique à traiter.

[0028] Après leur râpage, les pneumatiques sont usuellement réparés et préparés pour l'application d'une nouvelle bande de roulement sur un ou plusieurs postes de travail connus.

[0029] Ils sont alors prêts pour l'opération d'habillage sur la machine selon l'invention. Les outils de râpage étant déplacés pour les écarter de l'aplomb du pneumatique et ainsi éviter toute pollution ultérieure due à la chute de particules provenant des outils de râpage :

- on monte à nouveau le pneumatique 12 sur la jante 10;
- on termine la préparation si nécessaire en achevant les opérations usuelles de réparation, gommage de la surface du sommet, on applique une gomme de liaison sur le sommet du pneumatique;
- on prépare une bande de roulement en la coupant à la longueur voulue compte tenu du diamètre initial du pneumatique et de l'épaisseur de gomme enlevée;
- on enclenche les organes d'application et de rouletage avec le mouvement du chariot 13, on dispose ces organes dans le plan médian du pneumatique et on règle la pression d'application du vérin 22 en fonction de l'allongement de la bande de roulement à obtenir pour couvrir l'ensemble de la circonférence du sommet;
- on met en place une première extrémité de la bande de roulement sur le sommet du pneumatique en l'engageant sous les rouleaux 20 et 21;
- on met en place l'ensemble de la bande de roulement en faisant tourner le mandrin et on vérifie si nécessaire que l'allongement de la bande de roulement est satisfaisant;
- on règle la pression du vérin 22 à la valeur prévue pour le rouletage;
- on applique fortement les rouleaux 20 et 21 sur la bande de roulement d'un premier côté puis de l'autre par déplacement du chariot 13 et du mandrin 3;
- on arrête la rotation du pneumatique, on le dégonfle et on l'évacue.

[0030] La machine représentée aux figures 1 à 3 corn-

porte des outils de râpage dont l'axe de rotation est parallèle à l'axe de rotation du mandrin 3. Pour obtenir la meilleure efficacité du râpage, lors du traitement, les sens de rotation du mandrin et des outils de râpage 18 sont les mêmes. C'est ce qui assure la vitesse tangentielle de contact la plus élevée. Pour assurer une bonne optimisation de l'usure des lames des outils de râpage, tous les trois à dix pneumatiques traités, on inverse les sens de rotation du mandrin 3 et des outils de râpage 18. Le capot 25 symétrique qui entoure les outils de râpage est aussi efficace pour évacuer (avec des moyens d'aspiration non représentés) les particules et poussières créées quel que soit le sens de rotation des outils de râpage. Le nombre de pneumatiques au-delà duquel les sens de rotation sont inversés est programmable. Cela permet de diminuer sensiblement l'usure des outils de râpage et assure une grande facilité d'utilisation de la machine.

[0031] Les organes d'application et de rouletage comportent ici deux rouleaux coniques. Ils pourraient aussi n'en comporter qu'un seul. On peut aussi utiliser deux rouleaux avec des moyens pour les écarter progressivement l'un de l'autre de façon symétrique tout en les appliquant fortement contre la surface de la nouvelle bande de roulement.

[0032] Les deux mouvements, horizontal et vertical, des deux chariots 4 et 13 sont pilotés par une commande numérique électronique (non représentée) qui assure le suivi du profil exact suivant lequel le pneumatique doit être déchapé.

[0033] On voit sur la figure 2 que les outils de déchapage travaillent à la verticale de l'axe du pneumatique, et non pas à l'horizontale comme dans les machines existantes ; cette disposition réduit le coût de la machine et l'espace requis pour son utilisation.

[0034] On voit aussi que ce sont les mêmes moyens qui sont utilisés pour déplacer et positionner les outils de déchapage et les organes d'application et de rouletage de la nouvelle bande, ce qui économise un ensemble moto-réducteur et de la place au sol.

[0035] Enfin, les mêmes paramètres de positionnement précis sont utilisés pour le déchapage et pour le rechapage, c'est-à-dire que la cote initiale de rechapage est sensiblement identique à la cote finale du déchapage. Ainsi, l'invention apporte une nouvelle disposition judicieuse des différentes parties de la machine, pour en réduire le coût et en faciliter l'utilisation.

[0036] La figure 4 présente une variante de réalisation d'une machine selon l'invention. Selon cette variante, les outils de râpage 26 ont leur axe de rotation 27 disposé perpendiculairement à l'axe de rotation 9 du mandrin 3. Ces outils de râpage sont aussi portés par le chariot 13 et on distingue sur la figure 4 les positions extrêmes de déplacement de ces outils 26 de part et d'autre du plan médian du pneumatique 12. Cette disposition permet de traiter toutes les parties du sommet et des épaules des pneumatiques par combinaison des

mouvements vertical du mandrin 3 et horizontal des outils de râpage 26.

Revendications:

1. Machine destinée au rechapage de pneumatiques comprenant un mandrin (3) rotatif sur lequel est monté le pneumatique (11, 12) à traiter et des outils de râpage (18), caractérisée en ce que le mandrin (3) est monté sur un premier chariot (4) guidé dans des rails (5) et mu par un premier moteur (6), en ce que les outils de râpage (18) sont portés par un second chariot (13) guidé dans des rails (14) orientés parallèlement à l'axe de rotation dudit mandrin (3) et mu par un second moteur (15), en ce que des moyens sont prévus pour positionner avec précision le premier chariot relativement au second chariot et en ce que tout déplacement relatif entre l'axe de rotation dudit mandrin (3) et le centre desdits outils de râpage (18) est contenu dans un plan unique passant par l'axe de rotation dudit mandrin (3).
2. Machine selon la revendication 1, dans laquelle ledit premier chariot (4) est guidé dans des rails (5) verticaux et ledit second chariot (13) est guidé dans des rails (14) horizontaux.
3. Machine selon la revendication 2, dans laquelle ledit second chariot (13) est disposé au-dessus dudit premier chariot (4).
4. Machine selon l'une des revendications 1 à 3, comportant des moyens pour inverser le sens de rotation desdits outils de râpage (18).
5. Machine selon la revendication 4, comportant des moyens pour paramétrer le nombre de pneumatiques traités au-delà duquel le sens de rotation des outils de râpage (18) est inversé.
6. Machine selon la revendication 5, dans laquelle le nombre de pneumatiques est de l'ordre de trois à dix.
7. Machine selon l'une des revendications 1 à 6, dans laquelle l'axe de rotation desdits outils de râpage (18) est orienté perpendiculairement à l'axe de rotation dudit mandrin (3).
8. Machine selon l'une des revendications 1 à 6, dans laquelle l'axe de rotation desdits outils de râpage (18) est orienté parallèlement à l'axe de rotation dudit mandrin (3).
9. Machine selon la revendication 8, comportant en plus des moyens pour inverser le sens de rotation dudit mandrin et pour commander en même temps l'inversion des sens de rotation desdits outils de

râpage (18) et dudit mandrin (3).

10. Machine selon l'une des revendications 1 à 9, dans laquelle les outils de râpage (18) sont protégés par un capot (25) symétrique. 5
11. Machine selon l'une des revendications 1 à 10, comportant en plus des organes (19-23) d'application d'une bande de roulement et des organes (19-23) de rouletage de ladite bande de roulement après son application. 10
12. Machine selon la revendication 11, dans laquelle les organes (19-23) d'application et les organes (19-23) de rouletage sont portés par ledit second chariot (13). 15
13. Machine selon l'une des revendications 11 ou 12, dans laquelle les organes (19-23) d'application d'une bande de roulement et les organes (19-23) de rouletage sont les mêmes. 20
14. Machine selon l'une des revendications 12 ou 13, comportant des moyens (23) pour découpler la position des organes (19-23) d'application et de rouletage du mouvement dudit second chariot (13). 25
15. Machine destinée au rechapage de pneumatiques comprenant un mandrin (3) rotatif sur lequel est monté le pneumatique (11, 12) à traiter, des organes (19-23) d'application d'une bande de roulement et des organes (19-23) de rouletage de ladite bande de roulement après son application, caractérisée en ce que le mandrin (3) est monté sur un premier chariot (4) guidé dans des rails verticaux (5) et mu par un premier moteur (6), en ce que les organes (19-23) d'application d'une bande de roulement et les organes (19-23) de rouletage de ladite bande de roulement après son application sont portés par un second chariot (13) guidé dans des rails horizontaux (14) orientés parallèlement à l'axe de rotation dudit mandrin (3) et mu par un second moteur (15) et en ce que des moyens sont prévus pour positionner avec précision le premier chariot relativement au second chariot. 30
35
40
45
16. Machine selon la revendication 15, dans laquelle ledit second chariot (13) est disposé au-dessus dudit premier chariot (4). 50
17. Machine selon l'une des revendications 15 ou 16, dans laquelle les organes (19-23) d'application d'une bande de roulement et les organes (19-23) de rouletage sont les mêmes. 55

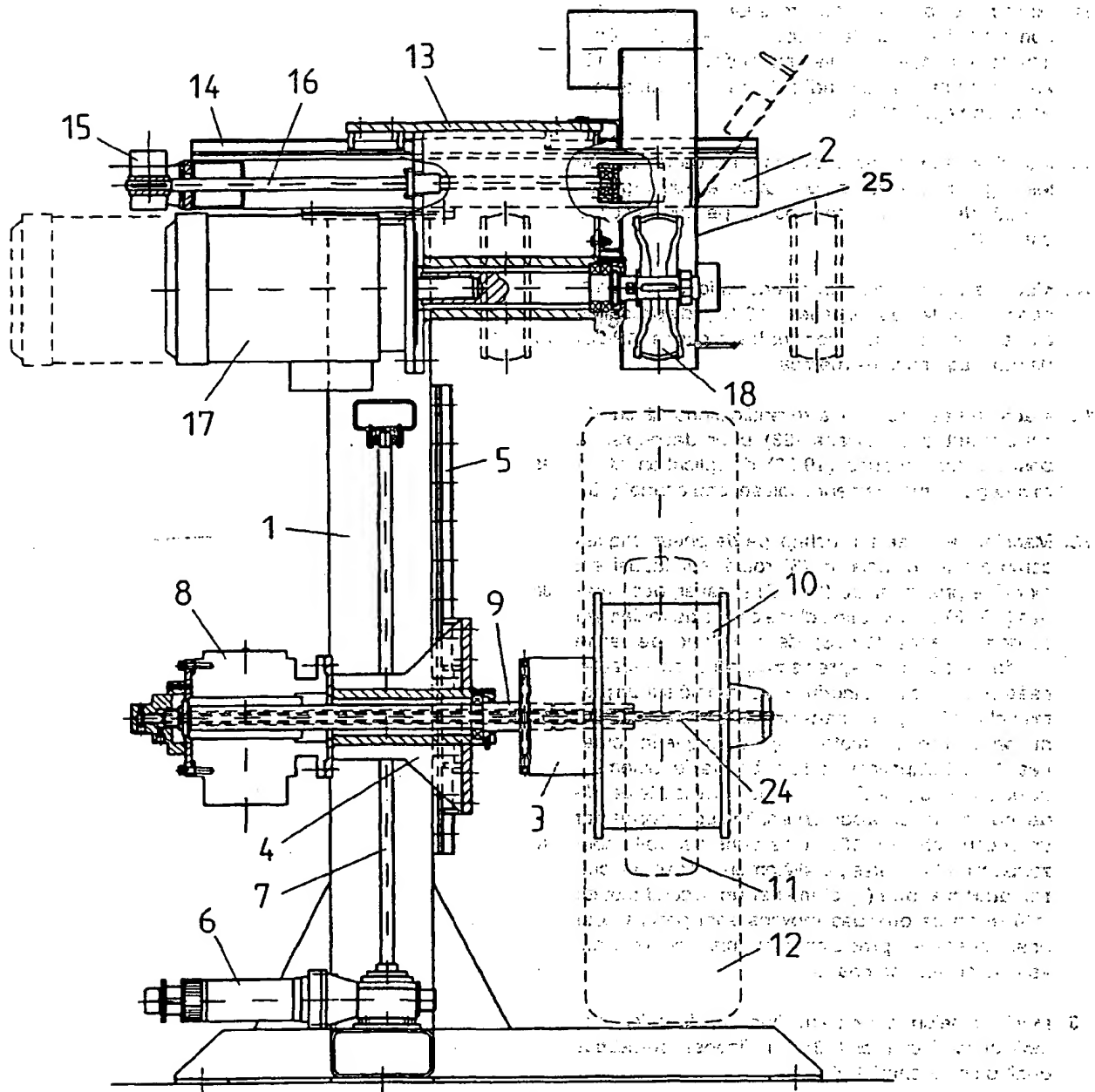


Fig.1

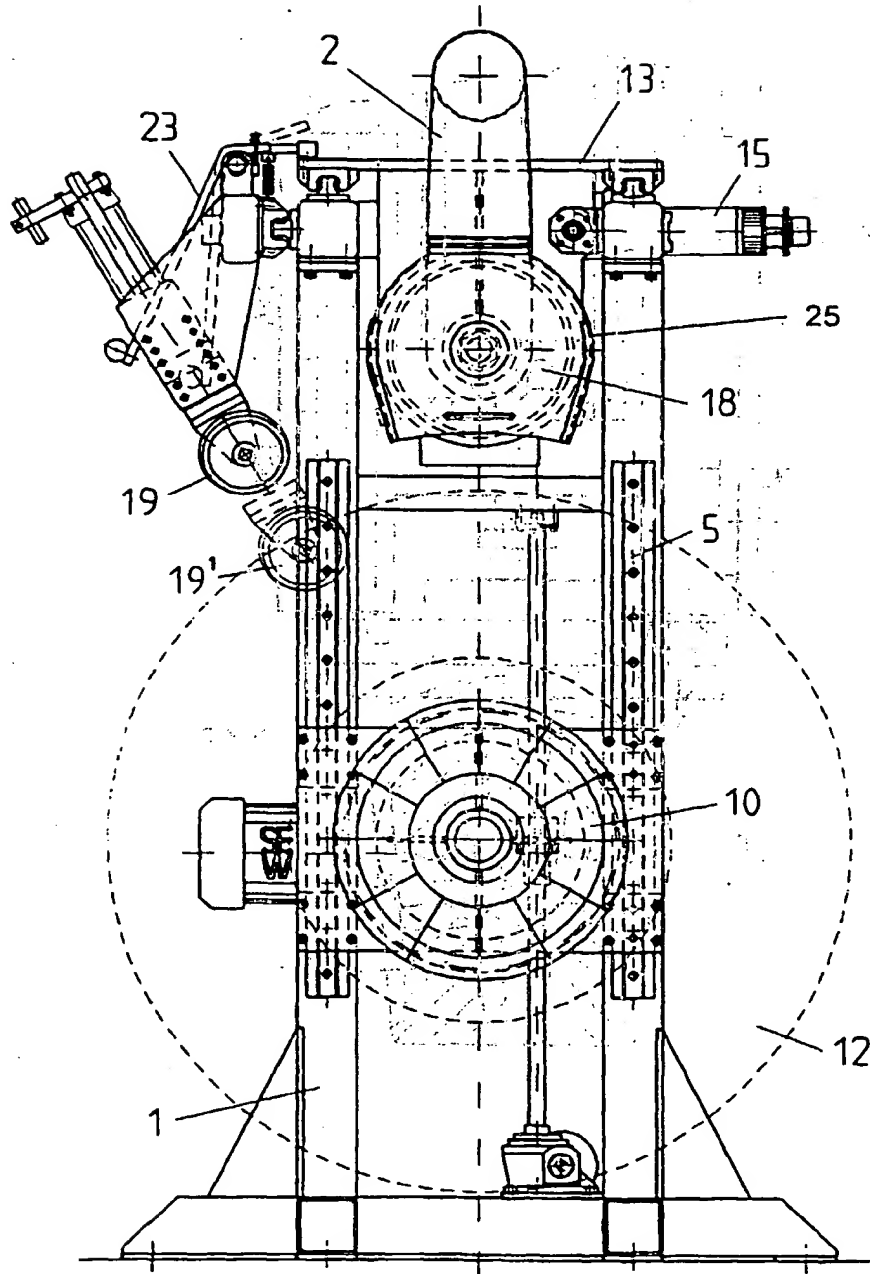


Fig.2

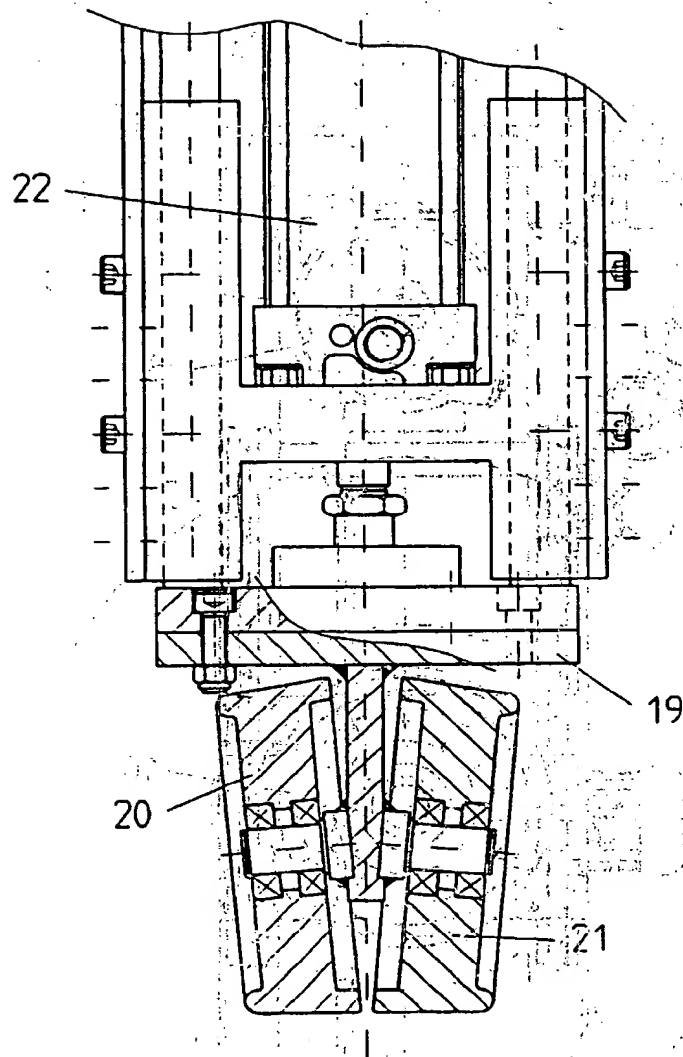


Fig.3

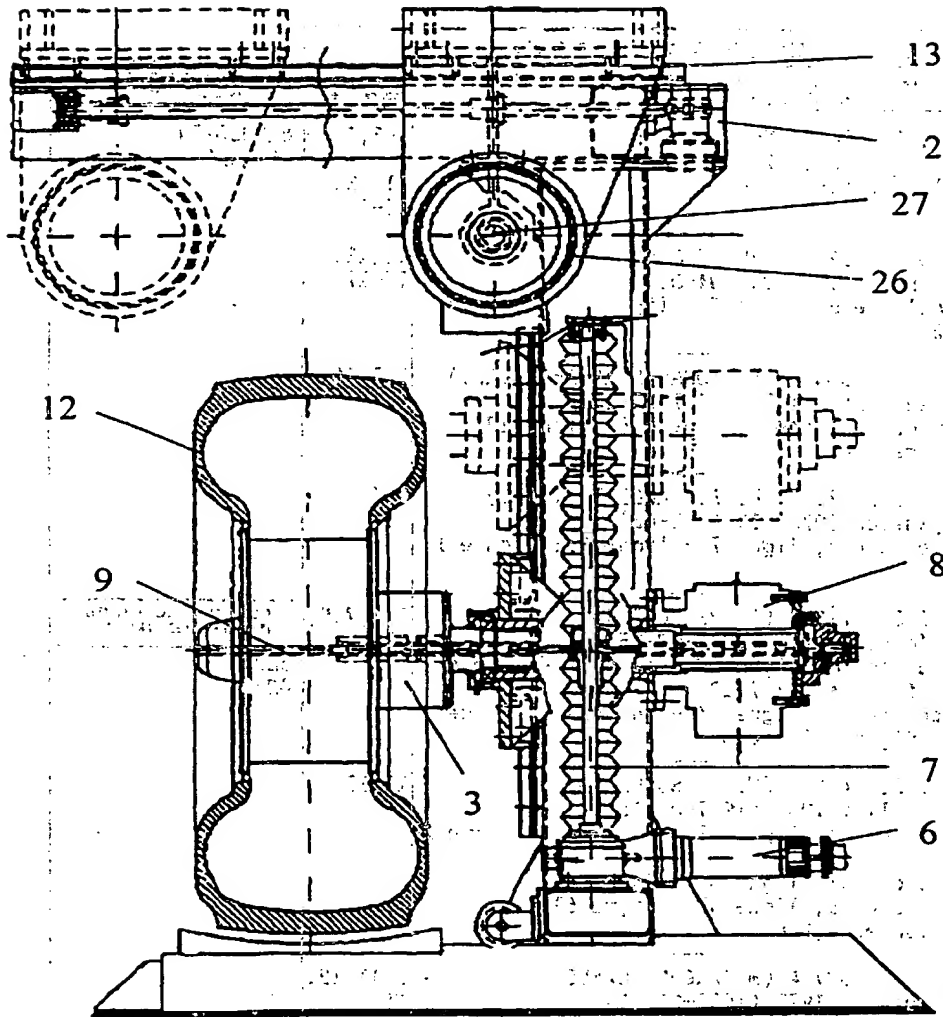


Fig. 4



Office européen
des brevets

RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numéro de la demande

EP 99 10 8401

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int.Cl.6)
X	AU 15284 70 A (MOTORWAYS LTD.) 25 novembre 1971 (1971-11-25) * le document en entier *	1-3, 7, 10	B29D30/54 B24B5/36
Y		11, 13, 15-17	
D, Y	EP 0 704 296 A (RECAMIC SA) 3 avril 1996 (1996-04-03) * colonne 5, ligne 6 - ligne 31; figures 1, 2 *	11, 13, 15-17	
X	DE 17 79 386 A (NATIONAL-STANDARD CORP.) 16 septembre 1971 (1971-09-16) * page 4, ligne 11 - page 5, ligne 13; figure 1 *	1, 7, 10	
X	US 3 930 529 A (W. E. FANCETT ET AL.) 6 janvier 1976 (1976-01-06) * colonne 3, ligne 7 - ligne 31; figure 1 *	1, 7	
X	US 3 867 792 A (G. PELLETIER) 25 février 1975 (1975-02-25) * colonne 4, ligne 18 - colonne 5, ligne 20; figures 1, 2, 7, 10 * * colonne 2, ligne 14 - colonne 3, ligne 32; figures 1, 2, 6, 9 *	1, 4, 7, 9, 10	DOULAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int.Cl.6) B29D B24D
X	US 3 331 412 A (W. V. SORNSSEN) 18 juillet 1967 (1967-07-18) * colonne 1, ligne 68 - colonne 2, ligne 2 * * colonne 3, ligne 4 - ligne 34 * * colonne 5, ligne 57 - ligne 61 * * figures 1, 2 *	15, 17	
D, A	US 4 036 677 A (MARANGONI CARLO) 19 juillet 1977 (1977-07-19) * le document en entier *	1, 11, 12, 15	
-/-			
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			
Lieu de la recherche LA HAYE		Date d'achèvement de la recherche 6 août 1999	Examineur Fregosi, A
CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES		T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons A : membre de la même famille, document correspondant	
X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire			

EPO FORM 1505 03 82 (P04032)



Office européen
des brevets

RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numéro de la demande

EP 99 10 8401

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int.Cl.6)
A	US 4 490 197 A (BAJER JACQUES J) 25 décembre 1984 (1984-12-25) * le document en entier *	1-17	
A	US 5 256 445 A (NOJIRI YASUSHI ET AL) 26 octobre 1993 (1993-10-26) * colonne 1, ligne 60 - colonne 2, ligne 10 * * colonne 5, ligne 3 - ligne 36, figures 1-3 * * colonne 6, ligne 6 - ligne 13, *	1-17	
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int.Cl.6)
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			
Lieu de la recherche LA HAYE		Date d'achèvement de la recherche 6 août 1999	Examinateur Fregosi, A
<p>CATÉGORIE DES DOCUMENTS CITES</p> <p>X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : artère-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire</p> <p>T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons A : membre de la même famille, document correspondant</p>			

EPO FORM 1503 03 82 (P0402)

**ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET EUROPEEN NO.**

EP. 99. 10. 8401

La présente annexe indique les membres de la famille de brevets relatifs aux documents brevets cités dans le rapport de recherche européenne visé ci-dessus.
Lesdits membres sont contenus au fichier informatique de l'Office européen des brevets à la date du
Les renseignements fournis sont donnés à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de l'Office européen des brevets.

06-08-1999

Document brevet cité au rapport de recherche	Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)	Date de publication
AU 1528470 A	25-11-1971	AUCUN	
EP 0704296 A	03-04-1996	FR 2725154 A	05-04-1996
DE 1779386 A	16-09-1971	AUCUN	
US 3930529 A	06-01-1976	AUCUN	
US 3867792 A	25-02-1975	CA 975964 A	14-10-1975
US 3331412 A	18-07-1967	AUCUN	
US 4036677 A	19-07-1977	IT 1022033 B	20-03-1978
		AR 203594 A	22-09-1975
		AU 8116475 A	18-11-1976
		BE 829041 A	01-09-1975
		CH 595978 A	28-02-1978
		DE 2521885 A	04-12-1975
		DK 208275 A	15-11-1975
		FR 2271037 A	12-12-1975
		GB 1502172 A	22-02-1978
		IN 144725 A	24-06-1978
		JP 1041026 C	23-04-1981
		JP 50158676 A	22-12-1975
		JP 55034695 B	09-09-1980
		NL 7505684 A,B,	18-11-1975
		SE 399014 B	30-01-1978
		SE 7505320 A	17-11-1975
		YU 121175 A	28-02-1982
		ZA 7503126 A	28-04-1976
US 4490197 A	25-12-1984	DE 3430959 A	14-03-1985
		IT 1196738 B	25-11-1988
US 5256445 A	26-10-1993	JP 4354667 A	09-12-1992

Pour tout renseignement concernant cette annexe : voir Journal Officiel de l'Office européen des brevets, No.12/82

THIS PAGE BLANK (USPTO)

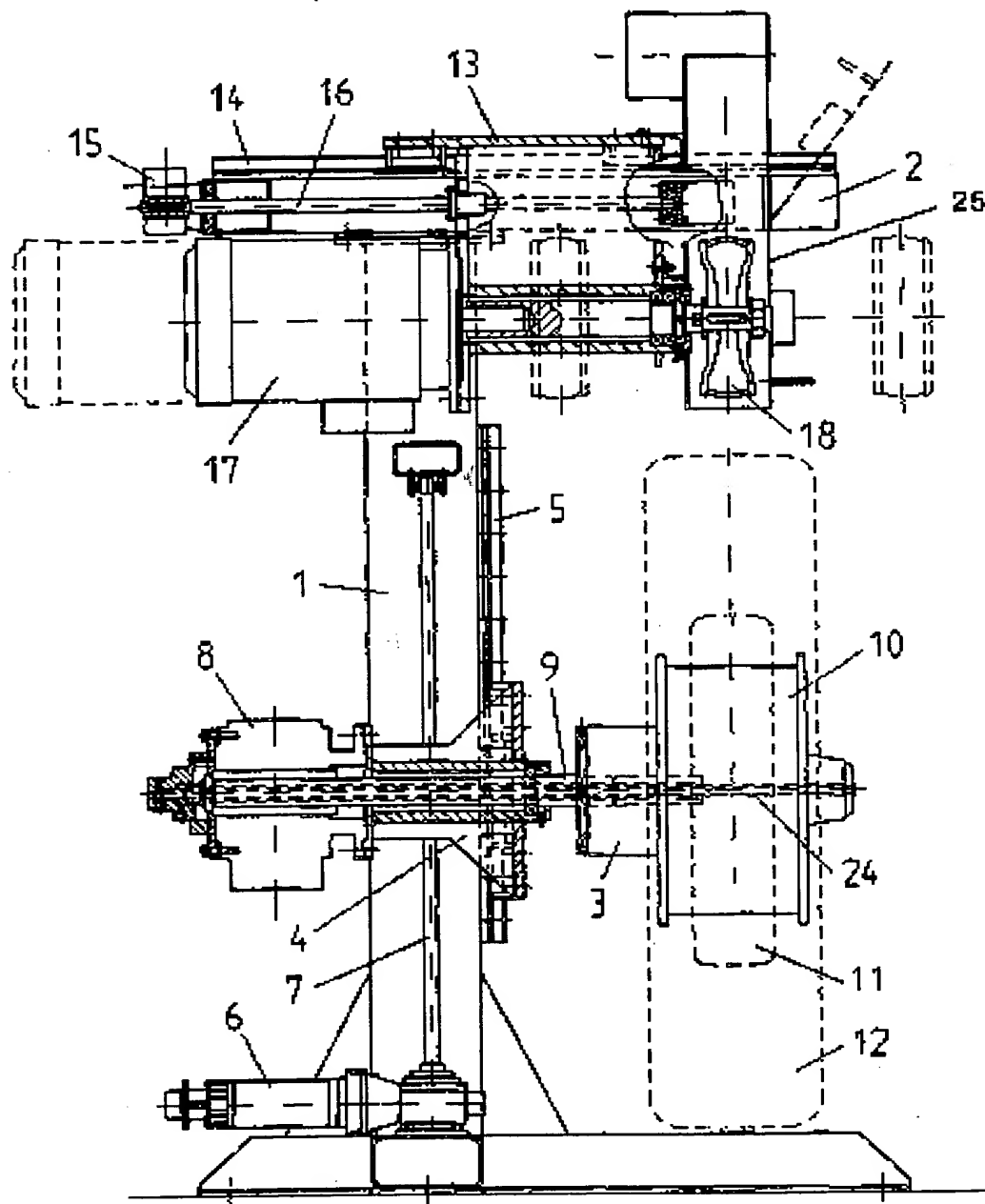


Fig.1

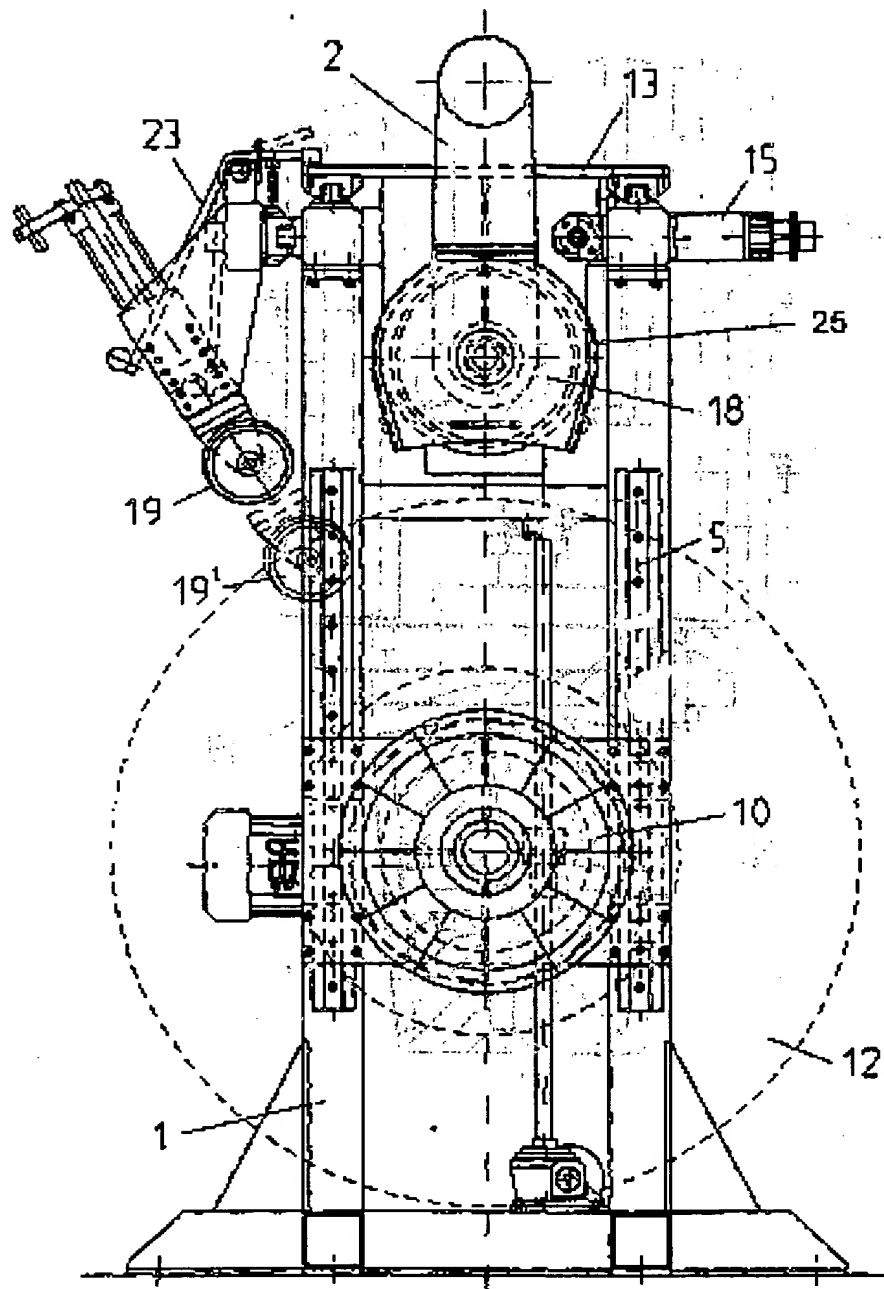


Fig.2

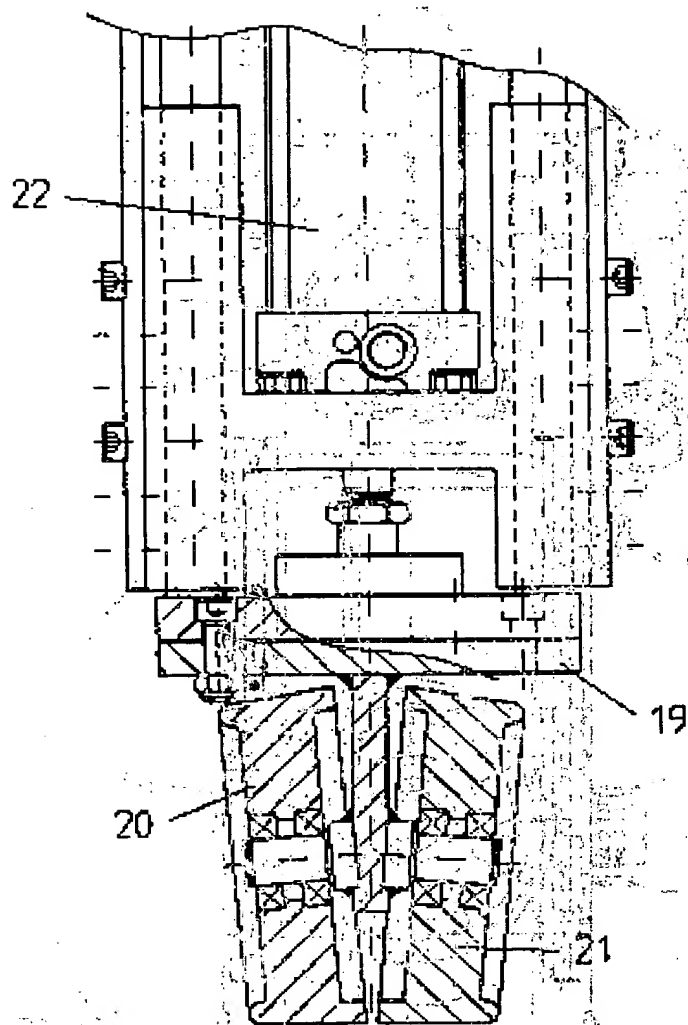


Fig. 3

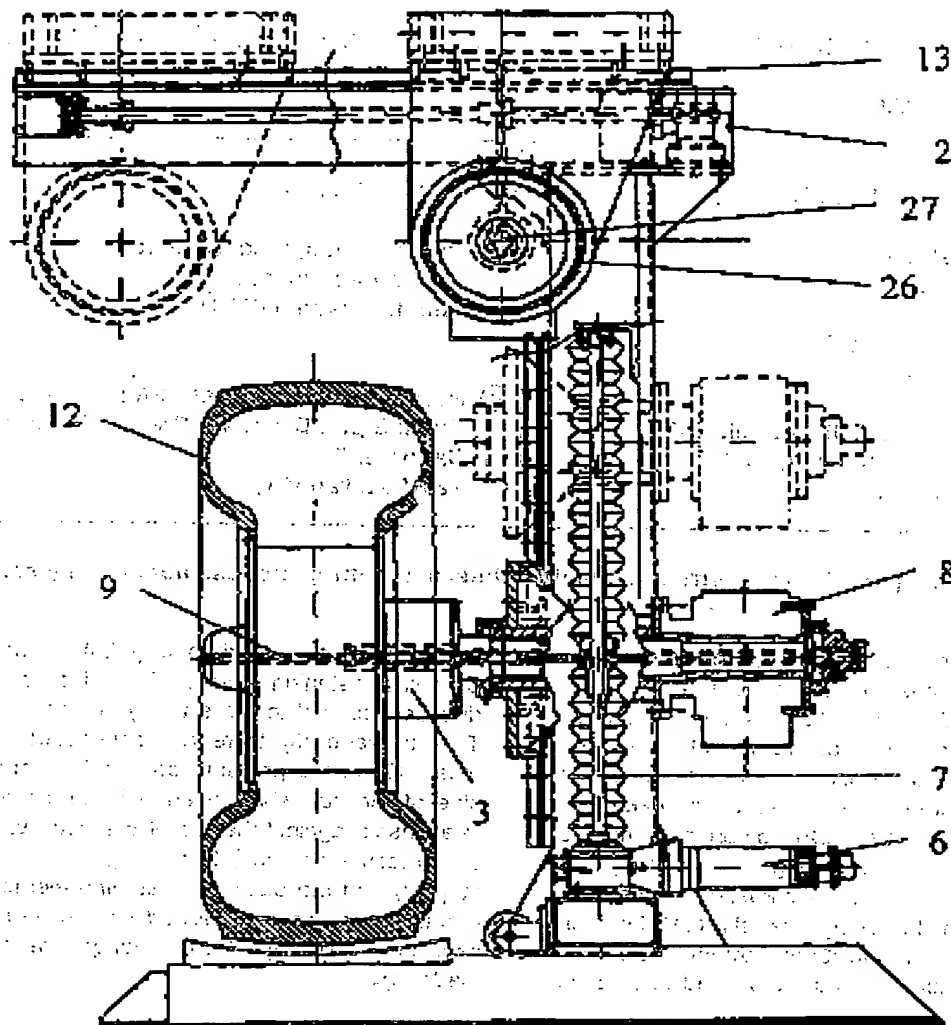


Fig. 4